TRANSPORTS DANS LE 3ÈME ARRONDISSEMENT DE MARSEILLE

Contre-projet Citoyen : Pour un tracé optimisé, économique et solidaire dès la Phase 1

Introduction : La présente synthèse évalue de manière comparative le projet officiel de tramway de la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) et le contre-projet porté par les habitants de la Belle de Mai. Face aux impasses techniques, budgétaires et humaines du tracé institutionnel, les habitants proposent une alternative pragmatique permettant une desserte élargie et efficace sans surcoût.

Le Projet Officiel de la Métropole (AMP)

Le plan officiel prévoit une extension fragmentée du tramway (Ligne T4) étalée jusqu'en 2035+ :

- **Phase 1 (2030) :** Liaison Arenc - Burel - Guibal (tracé court de 2 km).
- **Phase 2 (2032/2033) :** Extension via le Boulevard National, compromise par le tunnel de la future gare TGV souterraine.
- **Phase 3 (2035+) :** Prolongement très tardif vers Le Merlan.

Points Critiques du Projet AMP :

- **Doublonnement massif :** 45% de doublons en Phase 1 (900m sur 2km), grimpant à **70% en Phase 2**. Le secteur National-Junot double inutilement le Métro Saint-Charles.
- **Démolitions massives :** Destruction de 20 commerces (dont le supermarché *Chez Ali* rue Loubon) et de 150 à 200 logements.

L'Alternative du Projet des Habitants

Le projet citoyen repose sur une optimisation technique globale du tracé en fusionnant les objectifs d'extension :

- **Objectif Central :** Amener le tramway jusqu'au terminus stratégique du **Merlan dès la Phase 1 (2030)**.
- **Optimisation du tracé :** Passage par la Friche la Belle de Mai et la Rue Bénédit, économisant 400m de tracé redondant sur le Boulevard National.

Avantages du Projet Citoyen :

- **Zéro Doublonnement :** 100% du tracé (3,5 km) est utile et désenclave des zones blanches de transport en commun.
- **Préservation du bâti :** Réduction de 90% à 100% des démolitions (0 à 6 commerces et 14 à 20 logements max rue d'Orange).
- **Desserte immédiate :** Connexion de la Belle de Mai, de la Friche, du Collège Wallon et du CC du Merlan dès 2030.

Indicateurs Clés de Performance (Phases 1 & 2)

45% à 70%	0%	Jusqu'à 200	0 à 20
DOUBLONS (MÉTROPOLE)	DOUBLONS (HABITANTS)	LOGEMENTS DÉMOLIS (AMP)	LOGEMENTS DÉMOLIS (HABITANTS)

L'Argument Financier et Logistique Majeur

S'affranchir du Tunnel Saint-Charles : Économie de temps et d'argent

Le calendrier officiel de la Métropole lie la mise en service du tramway au planning complexe de réalisation de la **gare souterraine TGV de Saint-Charles**. Cette dépendance crée un goulot d'étranglement technique et financier majeur (travaux de grande ampleur sous le tunnel National).

> **La solution de bon sens des habitants :** En modifiant le schéma d'exploitation pour se connecter directement vers le nord (Arenc) et en renonçant au creusement immédiat et redondant du tunnel national, le projet s'affranchit entièrement des contraintes de la gare souterraine. **L'économie massive générée par la suppression de ces 1,4 km de doublons en tunnel permet de financer intégralement le prolongement du tramway vers Le Merlan et Saint-Jérôme sans attendre la décennie suivante.**

Analyse Comparative Détaillée des Tracés

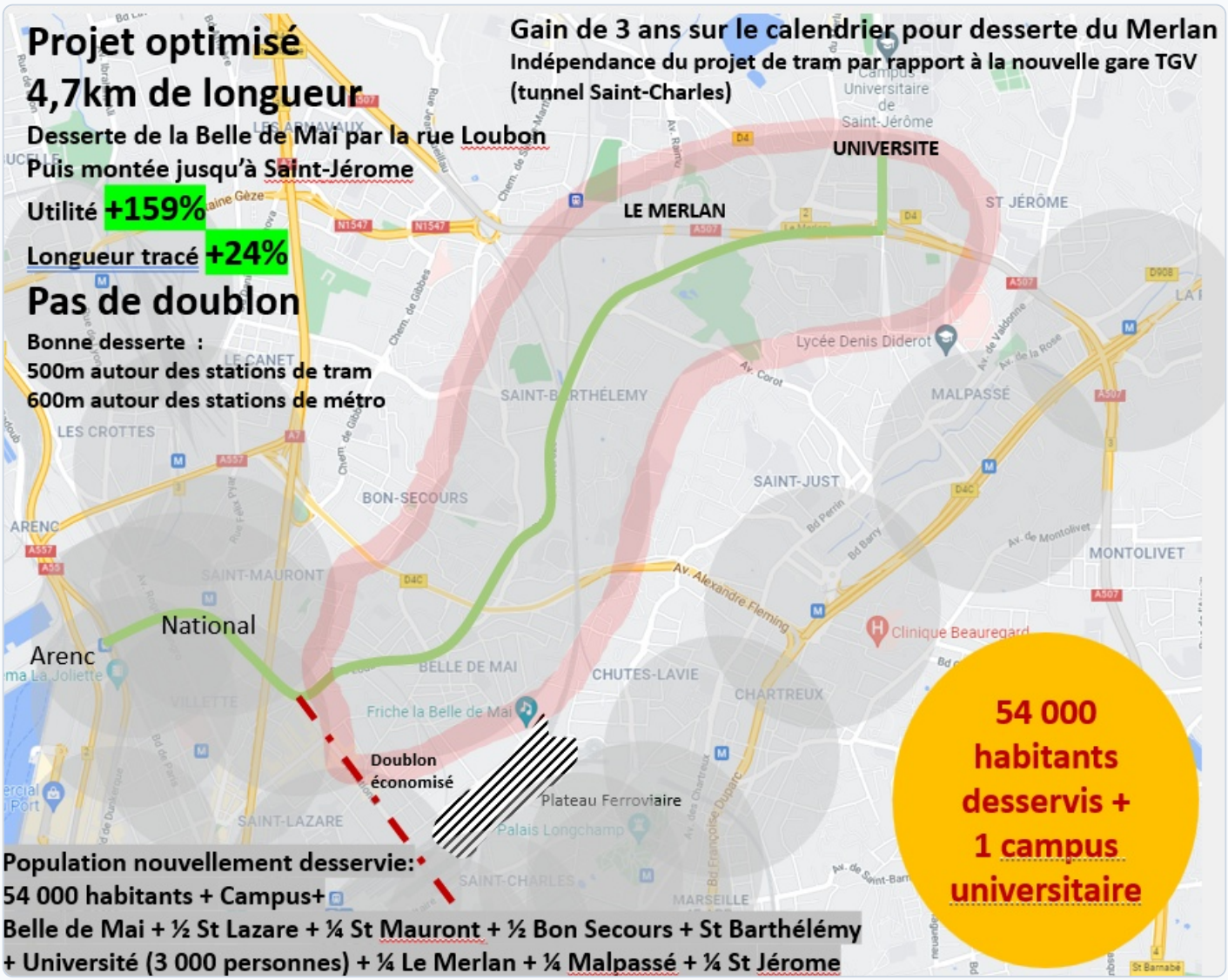
Critères d'Évaluation	Projet Métropole (AMP)	Projet Optimisé des Habitants
Tracé & Linéaire	Phase 1 : 2 km (45% de doublon). Phase 3 vers Le Merlan très long et sinueux (5,9 km cumulés).	Phase 1 : 3,5 km direct vers Le Merlan. Ligne totale plus courte, rapide et efficace (3,5 km au lieu de 5,9 km).
Desserte & Équipements	Desserte redondante du Bd National (déjà saturé de bus : 33, 34, 56, 533, 582). Une seule station hors-doublon.	Desserte directe de la Friche, de la Belle de Mai, du Collège Wallon, du Parc Font Obscure et du CC du Merlan.
Impact Social & Urbain	CRITIQUE 56 destructions d'immeubles (150-200 logements, 20 commerces détruits).	MAÎTRISÉ Zéro démolition sur le Bd National. Maximum 6 commerces / 20 logements rue d'Orange.
Faisabilité Technique	Haute complexité : chantiers lourds en sous-œuvre liés à la gare souterraine, risques importants de retards.	Gabarit simple : aménagement mineur sous le tunnel SNCF de la Friche (rabotage de 20-40 cm). Pente rue bénédit < 5%.
Horizon de Livraison	Réseau fragmenté d'ici 2030, extensions majeures bloquées ou repoussées au-delà de 2035.	**Dès 2030 :** Arrivée au Merlan. **2032 :** Extension complète vers Saint-Jérôme.

Revendications des Collectifs d'Habitants

1. **Annulation immédiate des sections en doublon** (National/Longchamp) et réaffectation immédiate des fonds pour atteindre Le Merlan dès la Phase 1 (2030).
2. **Préservation absolue du tissu urbain et commercial** de la Belle de Mai en privilégiant le tracé alternatif par la Friche et la Rue Bénédit.
3. **Planification de l'extension vers Saint-Jérôme dès 2032** grâce aux gains financiers obtenus par la simplification technique.

Cartographie du Projet Optimisé

Tracé sans doublon et gains de couverture (4,7 km de longueur totale)



Nécessité d’un projet optimisé et plus rapide

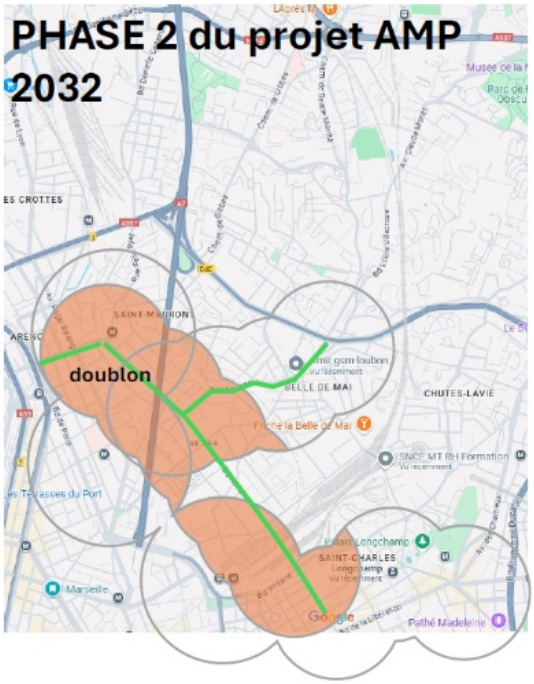
Qui desserve plus de quartiers !

Avec la même longueur de tracé, 3,5km, on peut amener le tram au Merlan dès la 1ère phase !

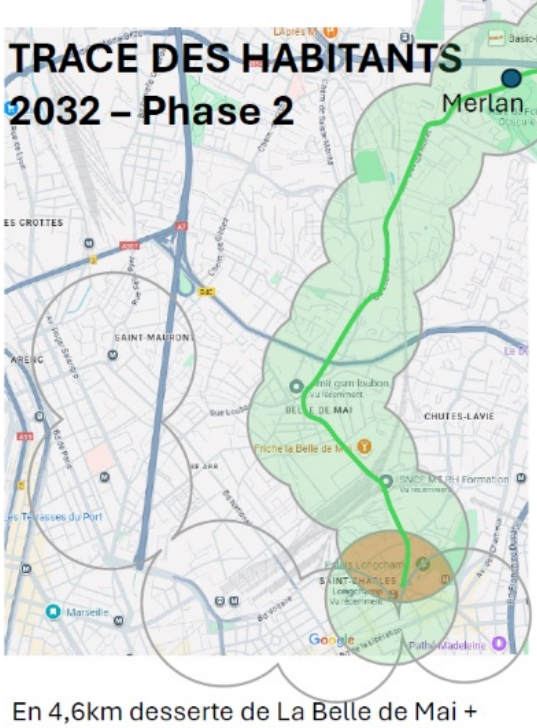
Le Bd National est très bien desservi en bus, contrairement à d’autres secteurs.

Amener le tram vers la Belle de Mai par la Friche et la rue Bénédit permet d’économiser 400m de tracé, de laisser intact le Bd National et de d’enrayer ou diminuer de 90 voire 100% les démolitions !

Belle de Mai / Transports dans le 3ème : Ecoutez les habitants ! Stop aux doublons ! Stop aux démolitions !



3,5km dont 70% de doublons (900m)



En 4,6km desserte de La Belle de Mai + Le Merlan + Saint-Jérome !